PORTE PAGO

BOLETÍN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO VI. — NÚM. 1470 | BUENOS AIRES, MARTES 12 DE JULIO DE 1898
Dirección y Administración: Balcarce 311 | Director: Angel Menchaca

SUMARIO

—

AVISOS OFICIALES

Ministerio del Interior

—

Comision Consultiva de correos y telégrafos

Reconquista 181

—

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública durante treinta días para la confección de un mil seiscientos uniformes dobles de brin y de un mil seiscientas gorras, destinadas al personal de estafecteros carteros, etc. de la Dirección general de correos. Las propuestas serán recibidas y abiertas públicamente el lunes 8 de Agosto próximo. Por el pliego de condiciones, muestras y demás datos, ocurrir á la oficina «Muestrarios» de la Junta de dos á cuatro.

Buenos Aires Julio 6 de 1898.—*El Secretario.*

v-8-ag.

—

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública durante treinta días para la provisión de artículos pertenecientes á los ramos de: imprenta, materiales de telégrafo, ferretería, librería, droguería, talabartería, pinturería y artículos varios. Las propuestas se recibirán y abrirán públicamente el viernes 12 de Agosto próximo á las tres de la tarde.

Las muestras, pliego de condiciones, etc., pueden consultarse en la oficina Muestrarios de esta junta de dos á cuatro.

Buenos Aires, Julio 12 de 1898.—*El Secretario.*

v-12-Ag.

—

Dirección de ferrocarriles nacionales

Llámase á licitación pública por segunda vez por el término de 30 días, á contar desde el 6 de Julio, para la impresión del VI tomo de la Estadística de los ferrocarriles en explotación (año 1897), bajo las bases expuestas en el pliego de condiciones que se encuentra á disposición de los interesados que se presenten á consultarlo en la secretaría de la Dirección general de ferrocarriles nacionales, San Martín 550.

Las propuestas se recibirán cerradas y se abrirán públicamente el día 8 de Agosto de 1898, á las 2 de la tarde, en la secretaría de la Dirección.

v-8-Ag.

—

Ministerio de Hacienda

—

Crédito Público Nacional

SORTEO DE AMORTIZACIÓN DE BONOS MUNICIPALES

Ley de 30 de Octubre de 1882

Se hace saber á los tenedores de bonos municipales, creados por ley 30 de Octubre de 1882, que en el sorteo practicado en la fecha por la Junta de Administración, han resultado amortizados los siguientes números:

Serie A, números 15, 112, 426, 956, 996, 1172, 1217, 1416, 1767, 1966.

Serie B, números 485, 680, 685, 700, 791, 806, 871, 1142, 1332, 1365, 1816, 1998, 2188, 2950.

Serie C, números 46, 146, 206, 219, 235, 872, 1031, 1038, 1202, 1213, 1270, 1294, 1437, 1525, 1655, 1800, 2651, 3181.

Serie D, números 166, 214, 312, 443, 1077, 1698, 1820, 1832, 1846, 1864, 1873.

ATRASADOS

Serie A, números 81, 110, 427, 428, 509, 528, 532, 583.

Serie B, números 114, 166, 172, 201, 210, 241, 1601, 606, 1669, 1981, 1990, 1997, 2015, 2058, 2112, 2244, 2480, 2773.

Serie C, números 231, 356, 378, 381, 509, 541, 708, 738, 785, 819, 921, 939, 947, 1035, 1088, 1332, 1491, 1633, 1645, 1724, 1737, 1829, 1831, 1844, 2012, 2157, 2216, 2262, 2346, 2791, 2818, 2867, 2926, 2988, 3021, 3108, 3110, 3173, 3259, 3314, 3337, 3373, 3377, 3396, 3459, 3465.

Serie D, números 39, 44, 50, 60, 92, 210, 216, 239, 241, 295, 577, 587, 599, 691, 792, 793 833, 887, 909, 1008, 1062, 1191, 1193, 1325, 1335, 1395, 1434, 1444, 1511, 1517, 1543, 1615, 1711, 1783, 1821, 1828, 1830, 1841, 1843, 1852.

El pago de la renta, así como el de los títulos, se efectuará en la tesorería de esta oficina, del 1° al 10 del próximo mes de Julio de 11 á 3.

Buenos Aires, Junio 28 de 1898.—*El Secretario.*

v-12- 1.

CRONICA ADMINISTRATIVA

Oficina Central de Hidrografía

—

AVISO A LOS NAVEGANTES

—

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA—PAISES BAJOS—ISLAS DE FRISLANDA—PASO DE TEXEL

Núm. 629—«Posición de un casco.»

El capitán del buque «Express V. H. 30» comunica haber tocado el 4 de Abril de 1898 en un casco ú otro obstáculo, habiéndose ido á pique su buque en consecuencia más ó menos á 2 millas al S. 45° O. (mag.) del buque faro Haaks.

Posición aproximada del buque faro: lat. 52° 57' 48" N. y long. 4° 18' 18" E.

(Véase carta inglesa núm. 124.)

(Nachr. f. Seef., Berlín 1898.)

—

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA—PAISES BAJOS—ISLAS DE FRISLANDA

Núm. 630—«Paso de Texel-Posición de un casco.»

El comandante del buque hidrógrafo de los Países Bajos «Geep» informa que el casco del vapor «Honoro» se halla sobre el banco Bollen en la posición aproximada lat. 52° 56' 38" N. y long. 4° 40' 16" E.

También yacen sobre el mismo banco algunos destrozos del casco del buque «Mentone» en la posición aproximada lat. 52° 57' 12" N. y long. 4° 41' 55" E.

(Véase carta inglesa núm. 124 y North Sea Pilot. part. IV, 1892.)

(Nachr. f. Seef., Berlín 1898.)

—

ISLAS BRITÁNICAS—INGLATERRA

Núm. 631—«Posición del casco «Farness Abbey» en la boca del río Támesis.»

Con fecha 9 de Marzo de 1898 se ha ido á pique el buque «Farness Abbey» sobre el banco Swin Middle en la boca del río Támesis, en la posición aproximada, latitud 51° 39' N. y longitud 1° 08' E.

(Véase cartas inglesas, núms. 1610 y 1975.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

ISLAS BRITÁNICAS — INGLATERRA

Núm. 632—«Posición de un casco á pique al N. E. del buque faro «Would.»

El 28 de Marzo de 1898 se hallaba á la distancia de una milla al N. 45° E. (mag.) del buque faro »Would», un casco cuyos dos palos emergían.

Posición aproximada del buque faro «Would», latitud 52° 50' N. longitud 1° 47' 45'' E.

(Véase carta inglesa núm. 1630)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

ISLAS BRITANICAS

Núm. 633—«Destrucción del casco á pique «Victory» en la boca del río Tees.»

El casco del remolcador «Victory» sumergido más ó menos á 869 m. al N. 61° 30' E. (mag.) del faro en el rompeolas South Gare, ya no ofrece peligro para la navegación.

Posición aproximada: latitud, 54° 38' 45'' N.; y longitud, 1° 7' 45' O.

(Véase carta inglesa núm. 2567.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

COSTAS ATLANTICAS DE EUROPA—FRANCIA

Núm. 634—«Posición de un casco á pique (Bussum) al Oeste de la entrada al puerto de Dunkerque.»

El comandante del aviso francés «Ibis» informa que el vapor holandés «Bussum» se ha ido á pique el 28 de Marzo de 1898, más ó menos 1200 metros al N. 85° O. del faro en el malecón Oeste de Dunkerque.

Probablemente el casco á pique después de salvar su cargamento habrá sido removido por la corriente más al Oeste y más próximo á la playa.

(Véase carta inglesa número 1352)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA—FRANCIA

Núm. 635—«Señalación de un casco á pique en el canal de Carentan.»

El bergantín «Stanislas Emmanuel» se ha ido á pique en el canal de Carentan y constituye un peligro para la navegación. Este casco á pique se halla 1700 m. río arriba de la extremidad sumergida del malecón en la orilla Este. El casco exhibe de noche en el costado frente al canal una luz roja de linterna para señalarlo.

(Véase carta inglesa núm. 2675 b.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA—FRANCIA

Núm. 636—«Destrucción de la valiza de Aston, al Este de la isla Bas.»

La valiza roja de mampostería de Aston, con grimpola en forma de cono envarillado, ha sido destruída por una marejada.

Posición aproximada: latitud, 48° 44' 48'' N., y longitud, 3° 57' 45'' O.

(Véase carta inglesa núm. 2745, y Sailing Directions for the West Coasts of France, Spain and Portugal, 1891.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

ISLAS BRITÁNICAS—INGLATERRA
RÍO MERSEY

Núm. 637—«Señalación de un casco á pique al Este de New Brighton.»

El 27 de Mayo de 1898 se ha ido á pique el vapor «Fynemouth Castle» 500 m. al S. 73° E. (mag.) del muelle de New Brighton en el río Mersey. Al N. del casco á pique se ha fondeado un pontón faro. Se previene á los navegantes que no pasen entre el casco y el pontón faro que lo señala.

(Véase cartas inglesas números 1170 b, 1951)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

AMÉRICA DEL NORTE—COSTA ESTE
ESTADOS UNIDOS

Núm. 638—«Puerto de Charleston—Traslación de una valiza luminosa.»

El 1° de Abril de 1898 ha sido trasladada la valiza luminosa del fuerte Sumter (luz de frente para el canal Swash 82 m al N. O. (mag.) sobre el parapeto N. O. del mismo fuerte sin alterar por esta modificación la enfilación de las luces de dirección. En la misma fecha ha sido trasladada la torre de las señales de niebla 76 m. al N. O. (mag.), sobre el parapeto del fuerte Sumter.

(Véase carta inglesa núm. 2806.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898).

—

MAR CARIBE—ISLA ST. CHRISTOPHER

Núm. 639 — «Datos sobre la luz de Basse Terre.»

El comandante del buque de guerra de los Estados Unidos «Annapolis», informa que se enciende en la linterna de la cúpula de la nueva aduana en «Basse Terre», elevada 60 pies sobre el nivel del mar una luz roja fija.

La cúpula se halla 200 pies al O. (mag.) de la torre antigua.

La luz no merece entera confianza.

(Véase carta inglesa núm. 487 y West India Pilot, vol. II, 1894.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

MAR CARIBE—ISLA SANTO DOMINGO Ó HAITÍ

Núm. 640—«Supresión de la luz en Santo Domingo.»

El comandante del buque de guerra austro húngaro «Donau», comunica que la luz instalada en la «Cervecería Americana» en el puerto de «Santo Domingo», ha sido suprimida.

Posición aproximada: latitud 18° 27' 42'' N. y longitud 69° 53' 24'' O.

(Véase carta inglesa núm. 472 y West India Pilot, vol. II, 1894.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

Buenos Aires, Julio 2 de 1898.—*Esteban Fernández.*

AUSTRALIA — COSTA ESTE

Núm. 642—«Banco al N. O. de la punta Breaksea.»

El navío inglés «Lizard» ha obtenido sondajes de 11 y 20 metros sobre un banco que se extiende 2 millas en dirección E. N. E. y O. S. O.

Desde el punto de 11 metros de fondo, se marca el faro de cabo Sandy al S. 24° E. distante 23.5 millas. Posición aproximada: latitud 24° 20' 45'' S.; longitud 153° 06' 45'' E.

Variación en 1898, 9° Este.

(Véase carta inglesa, y núm. 345 Australia Directory, vol. II, 1889)

(Av. ai navig., 1898.)

—

OCÉANO PACÍFICO SUD — NUEVA ZELANDIA
ISLA NORTE

Núm. 643—«Río Hokianga—Farolas en South Head.»

En South Head, ha sido habilitada una farola de luz blanca fija, elevada 46m30 y con un alcance de 10 millas.

La luz es visible en un arco de 220° entre S. 7° E. y N. 33° E, pasando por el Oeste, con excepción de la parte obscurecida por la tierra. La farola está situada en la base del asta bandera.

Cuando el capitán del puerto lo juzga oportuno, se encienden también dos farolas de dirección de luz blanca para guiar las naves en el paso de la barra.

Posición aproximada: latitud 35° 32' 05'' S., longitud 173° 22 55'' E Variación en 1898: 13° Este.

(Véase cartas inglesas, núms. 2525 y 1091 a.)

(Av. ai navig. 1898.)

—

AUSTRALIA — COSTA ESTE

Núm. 644—«Isla Gabo — Cambio en la señal de niebla.»

La señal de niebla de la isla Gabo, se hace actualmente por dos petardos disparados con breve intervalo, y repetida cada 10 minutos.

Posición aproximada: latitud 37° 34' 20'' S; longitud 149° 54' 40'' E.

(Véase cartas inglesas números 1211, 1016 y 1017.)

(Av. ai navig., 1898.)

—

MAR MEDITERRÁNEO— AUSTRIA HUNGRÍA

Núm. 645—«Puerto de Trieste—Precauciones á observarse por los navegantes.»

1° Todos los vapores de llegada al puerto de Trieste cuando se hallen á la altura del faro de Santa Teresa, deberán disminuir su velocidad.

2° Todas las naves que salgan del puerto de Trieste deberán pasar á una distancia no menor de 300 metros del faro de Santa Teresa.

3° Las embarcaciones, tanto á remo como á vela, en movimiento entre el circuito del puerto, deberán maniobrar de modo á dejar libre la ruta á los buques que entran ó salen del puerto.

(Véase Mediterranean Pilot, vol. II, 1890.)

(Av. ai navig., 1898.)

—

MAR MEDITERRÁNEO—AUSTRIA HUNGRIA

Núm. 646—«Puerto de Spalato—Pre-

cauciones á observarse por los navegantes.»

1° Todos los buques de llegada al puerto de Spalato, deberán disminuir la velocidad antes de pasar la enfilación del faro, en la extremidad del malecón, con la punta de S. Esteban.

2° Los buques de llegada ó salida, que están en movimiento adentro de la susodicha línea, deberán moverse muy despacio.

3° Las embarcaciones, tanto á remo como á vela, en movimiento dentro del circuito del puerto, deberán maniobrar de modo á dejar libre la ruta de los buques que entran ó salen del puerto.

(Véase Mediterranean Pilot, vol. III, 1890.)

Av. ai navig., 1898.)

—

AMERICA DEL SUD—COSTA ESTE—REPÚBLICA ARGENTINA

Núm. 647—«Informes sobre Puerto Gallegos.»

El plano de Puerto Gallegos, que forma parte de la carta inglesa número 1309 y está basado sobre un antiguo relevamiento, se ha comprobado no corresponder á la localidad, tanto por la profundidad, como por la posición relativa de los diferentes puntos entre la barra y la colonia. Entre punta Loyola y la colonia, los fondos existentes son menores de los señalados en el plano y las señales de dirección mencionadas en el derrotero, para dirigirse al fondeadero delante del muelle de desembarque, no existen.

La colonia está compuesta de un grupo de casas de madera con 200 ó 300 habitantes que se ocupan en el comercio de lanas, cuyo transporte se hace con embarcaciones pequeñas.

Por tierra hay comunicación con Sandy Point, resultando fácil para el tráfico de los carros.

(Véase carta inglesa número 1309 y South América Pilot, parte I, 1893.)

(Av. ai navig., 1898.)

—

MAR MEDITERRANEO—ITALIA

Núm. 648.—«Puerto de Augusta - Bajío delante de la nueva banqueta»

El espacio de aguas situado delante de la banqueta recientemente construída en el descampado de la Sanità cerca de cala del Molo, tiene una profundidad de poco más de un metro en la distancia de 10 metros de la banqueta. Los buques que quisieran amarrarse de noche á aquella banqueta, deberán tener en cuenta este bajío.

(Véase Mediterranean Pilot, vol. I, 1894.)

(Av. ai navig. 1898.)

— —

MAR MEDITERRÁNEO—ITALIA

Núm. 649—«Golfo de Tarento Señalamiento del bajío de Rafo.»

La boya de campana que señala el bajío de Rafo en la rada de Galipoli, será quitada para repararla, y en su lugar se fondeará una boya de madera con grímpola pintada de rojo.

Se avisará oportunamente, cuando se coloque de nuevo en su lugar la boya de campana.

(Av. ai. naveg., 1898.)

Buenos Aires, Julio 6 de 1898.—*Esteban Fernández.*

———

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Núm. 641—«Para conocimiento y gobierno de los navegantes, se les hace conocer el aviso oficial y de carácter especial emitido por el gobierno de los Estados Unidos de América, referentes á la manera de navegar, horas de verificarlo y demás datos pertinentes en aguas territoriales norte americanas defendidas por minas submarinas.»

Estados Unidos de América—Reglamentación de la navegación en ciertos puertos protegidos por minas submarinas.

Habiéndose colocado minas submarinas con el objeto de la defensa de ciertos puertos y aguas norte americanas, se expide la reglamentación siguiente, para la segura navegación de los canales para buques amigos y al mismo tiempo para la protección de estas defensas. Esta reglamentación es de orden del secretario de guerra de los Estados Unidos de América.

Puerto Portland—Maine

1° Canal de entrada del mar, entre Cabeza Portland é Isla Cushing se dejará abierto, pues ha sido boyado por orden del Directorio de Faros; se cierran los otros canales, quedando prohibido su empleo.

A ningun buque se le permitirá franquear este canal abierto á la navegación, salvo durante las horas del día, es decir, de 4 h. a. m. á 8 h. p. m. Entre las 8 h. p. m. y 4 a. m., ningún buque debe aproximarse á menos de tres millas de las baterías de la Cabeza de Portland.

2° Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas.

Quedan autorizados estos botes para detener cualquier embarcación y facultados para averiguar los datos que estimen prudentes, indicando al mismo tiempo la manera como han de gobernar los buques al atravesar las diferentes zonas minadas. Las ordenes emanadas del personal de los botes patrullas deben ser estrictamente cumplidas.

3° Buques á vela pueden pasar con seguridad de día por cualquier parte del canal, entre Cabeza Portland é Isla Cushing

4° Buques á vapor deben pasar con velocidad reducida por los canales especiales marcados por boyas.

5° A ninguna embarcación se le permitirá fondear á menos de tres millas de las baterías de Portland Head, sin una autorización especial,

6° Se previene á las buques que si no cumplen lo dicho anteriormente, se exponen á averiarse ellos mismos y á recibir el fuego de las baterías.

Puerto Portsmouth—New-Hampshire

1° A ningún buque se le permitirá pasar por el canal de entrada del Fuerte Constitución, N. H. salvo entre las horas del día, es decir, de 4 a. m. á 8 p. m. En el intervalo comprendido entre 8 p. m. y 4 a. m., los buques no deben aproximarse á menos de tres millas desde las baterías del Fuerte Constitución.

2° Embarcaciones se estacionarán arriba y abajo de las defensas, estando autorizadas para detener á los buques, hacer preguntas pertinentes é indicar á las embarcaciones la forma en que deben maniobrar dentro de la zona minada. Las órdenes deben ser estrictamente cumplidas.

3° De día los buques á vela pueden pasar sin inconveniente por cualquier parte del puerto de Portsmouth.

4° Buques á vapor deben pasar con poca velocidad por el canal especial marcado por boyas.

5° Ningún buque podrá fondear dentro de las tres millas de las baterías del fuerte Constitución sin una autorización especial.

6° Se previene á los buques que si no cumplen con lo dispuesto anteriormente, se expondrán á averiarse y á recibir el fuego de la batería.

Puerto de Boston—Massachusetts

1° No se permitirá la entrada ó salida del puerto á ningún buque desde las 8 p. m. hasta las 4 h. a. m.

2° Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas.

Estos botes están autorizados para detener, indagar y dirigir la maniobra de todas las embarcaciones en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.

3° Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado pueden circular libremente de día por cualquier parte de los canales.

4° Para buques á vapor de más de tres pies de calado, la entrada á la rada de Nantasket, por la isla Georges y la entrada de la sonda Broad á la rada Presidente. Será peligrosa en todo tiempo y no debe efectuarse.

5° Los buques á vapor deben entrar y salir por el canal principal exclusivamente y dentro de lo posible á la hora de la pleamar. Entre islas Long y Deer se boyará un canal especial y debe seguirse por todos los buques á vapor.

6° Sonda Broad y bahía Nahant, dentro de la línea que une á las rocas Pig y luz de Narrowos, constituyen un peligro para buques y no deben ser usados.

7° El tenedero seguro de la rada del Nantasket, se encuentra hoy día muy restringido; buques que deseen fondear aquí, obtendrán las instrucciones para verificarlo del personal de los botes patrullas.

8° Se previene á los buques que si no cumplen con lo dispuesto anteriormente, se expondrán á averiarse y á recibir el fuego de las baterías de la costa.

Bahía Narragansett—Isla Rhode

1° No se le permitirá á ningún buque el tránsito por el paso E. próximo al puerto Adams, entre 8 h. p. m. y 4 h. a. m. Durante este intervalo, buques que vienen de mar afuera no deben acercarse á menos de tres millas del fuerte ni de la bahía al Sud de la línea que une á las valizas á la parte N. del Fuerte de Adams y rocas del N. del grupo «Dumplings».

2° Se estacionarán botes patrullas arriba y abajo de las defensas. Estos botes están autorizados para detener á cualquier embarcación, y facultados para hacerles las preguntas pertinentes, como asimismo á los encargados de indicar á los buques la manera de gobernar en las zonas minadas.—Las órdenes del personal de los botes patrullas deben ser estrictamente cumplidas.

3° Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado, puede navegar de día con seguridad por cualquier parte del canal.

4° Buques á vapor tienen que disminuir la velocidad al pasar por un canal especial marcado por boyas.

5° No se le permitirá á ningún buque el fondear en el espacio comprendido entre la línea que une la luz de Beaver Tail á la luz de Castle Hill, y la línea

que une á la valiza al N. del Fuerte Adams á las rocas del N. del grupo Dumplings.
6° Se previene á los buques que si no acatan las anteriores disposiciones se expondrán á averías y á recibir el fuego de las baterías.

Puerto de Nueva York—Entrada Sud

1° No se le permitirá á ningún buque pasar por Sandy Hook ó los Narrows, entre la hora de la puesta y la salida del sol
En este intervalo los buques no deben aproximarse á menos de tres millas de la isla Coney, canal Gedney, Sandy Hook ó los Narrows.
2° Botes patrullas se instalarán arriba y abajo de las defensas. Estos botes están autorizados para detener á toda embarcación, y están facultados para dirigir las preguntas que estimen pertinentes, siendo los encargados de informar sobre la manera de gobernar en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.
3° Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado pueden de día circular libremente por cualquier parte del canal.
4° Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por un pequeño canal boyado exprofeso.
5° Se previene á los capitanes de buques que si no acatan las antedichas instrucciones, se expondrán á serias averías y á recibir el fuego de las baterías de la costa.

Rio Delaware

1° No se permitirá á ningún buque el pasar por el canal de cualquier lado del fuerte Delaware entre la hora de la puesta y salida del sol: Durante este tiempo buques no deben arrimarse á menos de tres millas del fuerte.
2° Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas. Están autorizados para detener á cualquier buque y facultados para formular las preguntas que juzguen del caso, siendo los encargados de ilustrar á los capitanes sobre la manera de maniobrar en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.
3° Embarcaciones á vela y buques de menos de 3 pies de calado pueden de día circular libremente por cualquier parte del canal.
4° Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal boyado exprofesamente.
5° A ningún buque se le permitirá fondear á menos de tres millas del fuerte sin permiso especial.
6° Se previene á los capitanes de buques que si no acatan las anteriores instrucciones se expondrán á serias averías y á recibir el fuego de las baterías.

Rada de Hampton—Virginia

1° A ningún buque se le permitirá pasar por el canal de cualquier lado del Ripraps (fuerte Wool) entre las 8 horas p. m. y 4 horas a. m. Durante este intervalo los buques deben mantenerse á más de tres millas más afuera del fuerte Monroe.
2° Botes patrullas se estacionarán sobre y abajo las defensas, cuyas patrullas están autorizadas para detener á cualquier embarcación y hacerle las preguntas que crean necesarias, siendo las encargadas de instruir á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada.

Las órdenes de estas patrullas deben ser estrictamente cumplidas.
3° Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado pueden circular libremente de día por cualquier parte de este canal.
4° Buques á vapor deben reducir su marcha al pasar por el canal expresamente boyado.
5° Ningún buque se le permitirá fondear debajo del muelle en fuerte Monroe, sin una autorización especial.
6° Se previene á los buques, que si no cumplen las disposiciones anteriores, se exponen á averías considerables y al fuego de la artillería de las fortificaciones.

Bahía Chesapeake—Rio Patapsco Maryland

1° A ninguna embarcación se le permitirá pasar por el canal de cualquier lado del fuerte Carrol entre las 8 h. p. m. y 4 h. a. m. Durante este intervalo los buques no deben aproximarse á menos de tres millas del fuerte.
2° Botes patrullas serán estacionados arriba y abajo de las defensas y están autorizados para detener á cualquier buque, hacerle preguntas y son los encargados de instruir á los capitanes sobre la manera de maniobrar dentro de la zona minada.
3° Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado, pueden pasar con seguridad de día por cualquier parte del canal.
4° Buques de toda clase que utilicen el canal principal deben disminuir la marcha desde una milla al N. O. del fuerte Carroll hasta el ángulo formado por la cortada con el canal Brenerton, y todos los buques de más de 22 pies deben ser remolcados, pues les es prohibido hacer virar las hélices.
5° Se previene á los capitanes de buques que si no dan estricto cumplimiento á lo anteriormente dispuesto, expondrán sus buques á serias averías y al fuego de la artillería de las baterías de tierra.

Rio Potomac—Maryland y Virginia

1° No se permitirá á ninguna embarcación el pasar por el canal entre las fortificaciones de Fuerte Washington Md. y Punta Sheridan Va. entre 8 h p. m. y 4 h a. m. ó durante densas neblinas.
Durante estos períodos los buques no deben aproximarse á menos de dos millas bajo el muelle de Punta Sheridan ó á dos millas arriba de las fortificaciones del fuerte Washington.
2° A ningún buque se le permitirá fondear dentro del perímetro antes citado, sin una autorización especial.
3° Botes patrullas, (etc. igual á los anteriores).
4° Buques á vela y toda embarcación que cale menos de tres pies puede navegar con seguridad por cualquier parte del canal durante el día (á no ser que haya niebla).
5° Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal boyado exprofeso.
6° Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen estrictamente las anteriores indicaciones, se expondrán á averiar seriamente sus buques y á recibir el fuego de las fortificaciones.

Rio Cabo Fear—Carolina del Norte

1° A ningún buque se le permitirá pasar por el canal entre la isla Battery y la boya de mar entre las horas de puesta y salida del sol. Durante este intervalo, un buque no debe aproximarse más próximo al fuerte que á la altura de la isla Battery por un lado y tres millas más afuera por el otro.
2° Botes patrullas (igual á las anteriores).
3° Buques á vela y otras embarcaciones que calen menos de tres pies, pueden de día circular libremente por cualquier parte del canal.
4° Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal especial boyado exprofeso
5° A ninguna embarcación se le permitirá fondear dentro de los límites establecidos en el art. 1°, es decir entre la isla Bottery por dentro y por afuera dentro de la zona comprendida entre las tres millas, salvo el caso de tener una autorización especial.
6° Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen estrictamente las anteriores indicaciones se expondrán á averiar seriamente sus buques y á recibir el fuego de las fortificaciones.
Nota — Las horas durante las cuales se permite á las embarcaciones la navegación de la zona minada en las proximidades del fuerte Caswell, boca del río Cape Fear, han sido prolongadas por orden del secretario de la guerra á todas las horas del día entre las 4 a. m. y 8 p. m.

Puerto Charleston—Carolina del Sud

1° A ningún buque se le permitirá pasar por el canal entre las 8 p. m. y las 5 a m. Durante este intervalo, les está prohibido á las embarcaciones aproximarse á menos de tres millas del fuerte.
2° Un bote patrulla, etc. (igual al anterior).
3° Buques á vela y toda embarcación que cale menos de tres pies, pueden durante el día circular libremente por cualquier parte de este canal.
4° Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal exprofeso que le será indicado por el personal del bote patrulla.
5° No se permitirá á embarcación alguna el fondear dentro de las tres millas del fuerte, si no posee una autorización especial.
6° Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen con las anteriores indicaciones, se expondrán á serias averías y á recibir el fuego de los fuertes.

Rio Savannah—Georgia

1° A ninguna embarcación ó bote, cualquiera que sea, se le permitirá pasar por los canales de ambos lados del fuerte Pulaski, salvo que sea pleno día, y los canales se encontrarán totalmente cerrados de 8 h. p. m. á 4 h. a. m. Durante este intervalo no se permitirá el estacionamiento de buques entre la estación cuarentenaria y el Tybee.
A buque alguno se permitirá en ningún tiempo fondear en este espacio, sin una autorización especial, como tampoco en el canal del Sur, riacho lazareto ó río Wrught, dentro de las dos millas del fuerte Pulaski.
2° Se estacionarán botes patrullas en las proximidades de Quarantine y Tybee. Estos botes están autorizados para detener á los buques, hacer las preguntas que estimen procedentes, y son los encargados de instruir á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada Deben cumplirse estrictamente las órdenes de los botes patrullas.
Buques á vela y otras embarcaciones de menos de 3 pies de calado pueden

circular de día libremente por cualquier parte del canal. Buques á vapor deben moderar su marcha, y deben seguir, salvo el caso de recibir órdenes contrarias del lote patrulla, las líneas de derrota señaladas en las cartas

3° Se previene á los capitanes de los buques que si no cumplen estrictamente con las anteriores disposiciones, se expondrán á averías y á recibir el fuego de la artillería de las baterías.

Bahia Pensacola—Florida

1° No se permitirá á ninguna embarcación el entrar ó salir de la bahía Pensacola después de los 30 m. de la puesta del sol, y 30 m. antes del orto. Durante este tiempo no se acercarán á menos de tres millas de cualquiera de las fortificaciones.

2° Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas, estando estos botes autorizados á detener los buques, interrogarlos, siendo los encargados de indicar á los capitanes la manera de maniobrar en la zona de las minas.

3° Buques á vela pueden pasar por la línea de mayor agua.

4° Buques á vapor deben navegar despacio en el trecho de 6 millas comprendidas entre las 3 millas más afuera y las tres más adentro de las fortificaciones.

5° A ningún buque, salvo el caso de tener una autorización especial, se le permitirá fondear dentro de las tres millas de las fortificaciones.

6° Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen las indicaciones arriba indicadas, se expondrán á serias averías además de poder recibir el fuego de las baterías.

Nota—Se ha ordenado que la marca luminosa que indica el canal á través del bajío Caucus sea apagado hasta nueva orden.

Bahias Mobile y Alabama

1° A ningún buque se le permitirá pasar sea entrando ó saliendo por el canal entre fuerte Morgan-Ala y fuerte Games Ala, ni por el paso de Grant, entre las horas que median desde la puesta hasta la salida del sol. Durante este intervalo los buques no deben acercarse á menos de tres millas del fuerte Morgan ó Pasos del Pelican ó de Grant.

2° Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas. Estos botes están autorizados para detener á cualquiera embarcación, interrogarlos y son los que deben instruir á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada.

Las órdenes de las patrullas deben ser obedecidas; hasta tanto que se coloquen los botes patrullas, las órdenes serán indicadas por el capitán del puerto en fuerte Morgan Ala.

3° Buques á vela y todos aquellos que calen menos de 3 pies, pueden durante el día circular libremente por cualquier parte del canal.

4° Buques á vapor tienen que moderar su marcha al pasar por un canal especial valizado con boyas.

5° No se le permitirá á ningún buque fondear dentro de las tres millas del fuerte Morgan Ala ó Pasos de Pelican y Grant, sin autorización especial.

6° Se previene á los buques que si no cumplen estrictamente con las anteriores disposiciones, expondrán á sus embarcaciones a serios peligros y al fuego de las baterias.

Rio Mississippi

1° A ningun buque, sea navegando aguas arriba ó aguas abajo, se le permitirá pasar por los fuertes desde las 8 h. p. m. hasta las 4 a. m.

Durante este intervalo de tiempo los buques no deben aproximarse á más de tres millas del fuerte.

2° Botes patrullas estarán estacionados arriba y abajo de las defensas, estando estas embarcaciones autorizadas para detener á los buques, interrogarlos, siendo los encargados de ilustrar á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas

3° Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado, pueden pasar con seguridad por cualquier parte del canal, de día.

4° Buques á vapor deben pasar por un canal especial, boyado exprofesamente y con velocidad moderada.

5° A ningún buque que no tenga una autorización especial se le permitirá fondear á menos de tres millas de los fuertes.

6° Se previene á los capitanes de buques que si no acatan las anteriores disposiciones, se expondrán á sufrir serias averías y á ser el blanco de la artillería de las fortificaciones.

(Not. to Mar., Washington, 1898.)

Buenos Aires, Julio 1° de 1898. - *Esteban Fernández.*

———

AMERICA DEL SUD COSTA ESTE
BRASIL PERNAMBUCO

Núm. 650—«Bajío al Este del faro de Picao.»

El vapor «Nile» tocó recientemente sobre un pequeño bajío, cubierto por 5 metros 40 de agua en marea baja. De su posición se marca el faro de Picao al N. 71° O. distante 0.45 millas, y el de «Olenda» al N. 35° E.

Posición aproximada: latitud 8° 03' 25" S.; longitud 34° 51 30" O. Variación en 1898: 15° Oeste.

(Véase South América Pilot, parte I, 1893.)

(Av. ai navig., 1898.)

—

AMERICA DEL NORTE—COSTA ESTE

Núm. 651—«Cercanías de San Francisco—Boya de campana.»

Cerca de 230 metros al Sud del buque «Helen W. Almey», que está fondeado en una posición de la cual se marca el faro de punta «Bonita» al N. 8° E., distante 10.25 millas y punta San Pedro al S. 68° E., se ha fondeado una boya de campana pintada de verde y en 31 metros de fondo.

Variación en 1898: 16° Este.

(Véase cartas inglesas números 2530, 229 y West Coast of Central América, 1896.)

(Av. ai navig., 1898.)

—

MAR MEDITERRANEO

Num. 652—«Francia — Río Orb—Farola».

El día 12 de Junio de 1898 ha sido habilitada una farola dióptrica de luz blanca fija en la orilla derecha de la boca del río Orb.

Esta farola está izada en un mástil arrimado á una casilla, tiene 7 metros de elevación sobre pleamar y 5 m 60 desde el nivel del suelo: tiene un alcance de 5.5 millas.

Posición aproximada: latitud 43° 15' N.; longitud 3° 17' 44' E.

(Av. ai navig., 1898).

—

MAR MEDITERRANEO

Num. 653—«Francia - Cette—Boya.»

En 6 metros de fondo al S. O. (mag.) del cabo de «Cette», se ha fondeado una boya esfero-cónica, pintada de negro y coronada por un cilindro, para señalar el sitio en donde se descargan los productos de las dragas que trabajan en el puerto.

Posición aproximada: latitud 43° 23' 19" N.; longitud 3° 41' 04" E.

(Au. ai navig., 1898).

—

COSTAS ATLANTICAS DE EUROPA
FRANCIA

Num. 654—«Isla Aux Moutons—Sector de luz verde en la farola.»

La luz de la farola de la isla Aux Moutons ha sido cambiada de blanca á verde, en el sector comprendido entre S. 71° O. y S. 81° O., es decir, en los peligros de la Basse Rouge. En este sector el alcance es de 7.5 millas.

Posición aproximada: latitud, 47° 46' 30" N.; longitud, 4° 01' 40" O.

Variación en 1898, 17° Oeste.

(Av ai nav., 1898.)

—

COSTAS ATLANTICAS DE EUROPA—FRANCIA
ESSARTS DE LANGREME

Núm. 655—«Posición de una boya de campana»

La boya de campana pintada de rojo, señalada en las cartas una milla al N. E. (mag.) de la extremidad N. E. de los bajíos de Essarts de Longreme, se halla por lo contrario á 1390 m. por 191° de esta posición y aproximadamente media milla al E. (mag.) de dichos peligros

Posición aproximada: latitud, 49° 21' 55" N.; longitud, 0° 21' 11" O.

Variación en 1898, 16° Oeste.

(Véase Chanel Pilot, parte II, 1897.)

(Av. ai. nav, 1898.)

—

MAR MEDITERRANEO—ESPAÑA

Num. 656—Se avisa á los navegantes que por comunicaciones recibidas del señor cónsul general de la República Argentina, don Eduardo Calvari, se ha llegado á saber lo siguiente:

1° Que por disposición del señor capitán general del departamento de marina de Cartagena, queda cerrado este puerto durante la noche, por haberse empezado á tender la línea de torpedos. Durante el día, deberán tomar práctico los buques que calen más de dos y medio metros, si son á vela, y los de más de dos metros, si son á vapor.

2° La misma autoridad comunica que queda cerrado el puerto de Isla Cabrera por una línea de torpedos de tres metros de profundidad.

3° Debido á la guerra actual que mantiene España con los Estados Unidos, se ha visto en la necesidad de defender sus puertos y de ponerse al abrigo de sorpresa, para lo cual, en aguas de la costa Sud de España, se hallan apagados la mayoría de los faros; en algunos puertos no es permitida la entrada de buques después de la puesta del sol, y de día por razones de las obras de defensa que

se llevan á cabo, los buques tienen obligación de emplear práctico.

Por esta causa es prudente que los capitanes de buques, mientras dure el estado de guerra actual tengan presentes estas disposiciones que rigen en España, en lo que respecta á la navegación en la entrada de puertos.

—

AMERICA DEL SUD—COSTA ESTE—REPÚBLICA ARGENTINA

Núm 657—«Golfo de San Jorge.»

Se avisa á los navegantes que la vista del tramo de la costa comprendida entre Punta Borja y Punta Sin Nombre en latitud 46° 02' Sud, que aparece en la carta número 1288 del Almirantazgo inglés está equivocada.

La punta que en la vista lleva la inscripción Punta Marquez O. N. O., es punta Maqueda y la punta que no lleva nombre, comprendida entre Puntas Maqueda y Borja, pero más próxima á esta última, es la verdadera punta Márquez.

Además la punta que en el mismo plano no lleva inscripción, situada en 46° 02' S., es la punta Maqueda.

(Véase carta inglesa núm. 1288 y South America Pilot, parte I, 1893.)

(Of. Cent. de Hidrog., Buenos Aires. 1898.)

Buenos Aires, Julio 8 de 1898.—*Esteban Fernández.*

Estado Mayor General del Ejército

—

ORDEN GENERAL NÚM. 192

Buenos Aires, Julio 11 de 1898.

Sin novedad.

—

Julio 11 de 1898.

S. p. m.—De servicio en el detall general del ejército, los capitanes don Agustín Carrasco y don José M.ª Brown.

Adolfo Sáez.

Aduana de la capital

ENTRADA DEL DÍA 8 DE JULIO DE 1898

Tipo oficial del oro, 275.50 %

Total recaudado el día 8 de Julio de 1898

Recaudado en curso legal, $ 102327.95.—Su equivalente en oro, 37115 71.—Recaudado en oro sellado, 34572 94.—Total á oro, 71688.65.—Recaudado en curso legal, 7503.27.

Total recaudado en el mes corriente

Recaudado en curso legal, $ 770706.85.—Su equivalente en oro, 280597.41.—Recaudado en oro sellado, 280781 55.—Total á oro, 561378.96.—Recaudado en curso legal, 19988.55.

Total en igual período del año anterior

Recaudado en curso legal, $ 1199724.30.—Su equivalente en oro, 424200.06.—Recaudado en curso legal, 184813.68.—Total á oro, 609013.74.—Recaudado en curso legal, 6845.85.

Diferencia en favor del mes de Julio de 1898

Recaudado en curso legal, $ 13142 70.

Diferencia en favor del año 1897

Total á oro, $ 47634.78.

Total recaudado en el transcurso del año corriente

Recaudado en curso legal, $ 22787453.25.—Su equivalente en oro, 8591171 22.—Recaudado en oro sellado, 6046154.29.—Total á oro, 14637325.51.—Recaudado en curso legal, 275500 42.

Total en igual período del año anterior

Recaudado en curso legal, $ 28478870.85.—Su equivalente en oro, 95886·7.22.—Recaudado en oro sellado, 4909714.67.—Total á oro, 14498411.89.—Recaudado en curso legal, 132580.92.

Diferencia en favor del año 1898

Total á oro, $ 138913.62.—Recaudado en curso legal, $ 142919 50.

A. Pesce.

Jefe de la teneduría de libros.

—

ENTRADA DEL DÍA 11 DE JULIO DE 1898

Tipo oficial del oro, 277.50 %

Recaudado en curso legal, 167012 88. En oro sellado, 30828.90.

C. Márquez.
Subtesorero.
